

Akční plán ke Strategii rozvoje inteligentních dopravních systémů 2022–2024

Obsah

| | |
|--|----|
| Úvod | 3 |
| 1 Vymezení rozsahu ITS pro účely AP ITS 2022+ a stanovení role veřejného sektoru | 5 |
| 2 Návaznost na STR ITS 2021+ | 7 |
| 3 Rámec pro podporu zavádění nových inovativních řešení v dopravě | 9 |
| 4 Závěr | 11 |

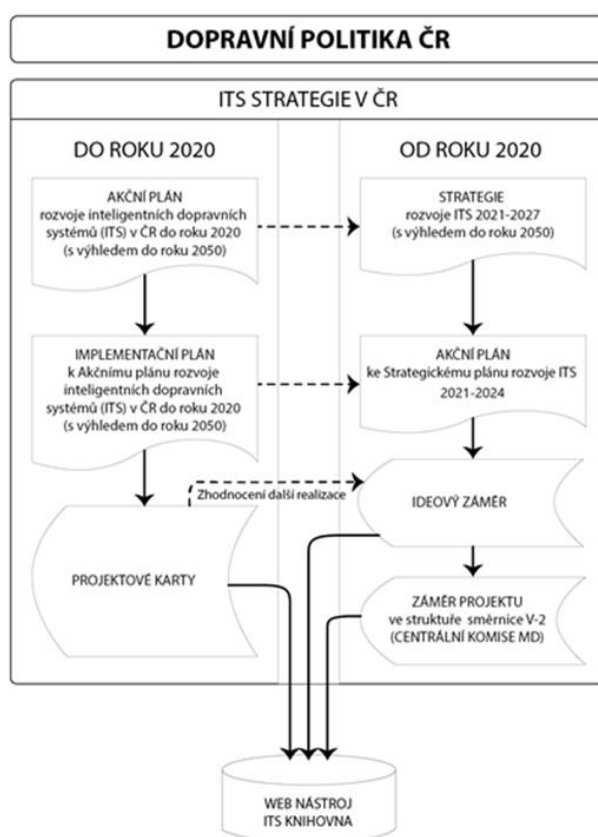
Přílohy

- Příloha č. 1 Finanční rámec pro budování ITS a C-ITS veřejným sektorem
- Příloha č. 2 Seznam dobíhajících projektů připravovaných podle mechanismu nastaveného minulým Implementačním plánem ITS (do roku 2020)
- Příloha č. 3 Seznam projektů pro nový Akční plán ITS, které budou podle nového mechanismu předloženy k projednání Koordinační radě ministra dopravy pro inteligentní dopravní systémy

Úvod

Usnesením vlády České republiky č. 7 ze dne 4. ledna 2021, kterým byla schválena „Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ (dále jen „STR ITS 2021+“), bylo uloženo ministrowi dopravy vypracovat a předložit vládě do 31. prosince 2021 „Akční plán ke Strategii rozvoje inteligentních dopravních systémů 2022–2024“ (dále jen „AP ITS 2022+“), který je realizačním dokumentem k STR ITS 2021+. Vazby obou dokumentů STR ITS 2021+ a AP ITS 2022+ na dopravní politiku, vrcholový strategický dokument vlády ČR pro sektor dopravy, jsou uvedeny níže na obrázku č. 1.

STR ITS 2021+ bezprostředně navazuje na strategii inteligentních dopravních systémů (dále jen „ITS“) pro minulé období, tj. Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050), a je postavena na analýze jejího dosavadního plnění. Důležitou roli zde také hraje vazba na Implementační plán k Akčnímu plánu rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v České republice do roku 2020 a jeho jednotlivé následné aktualizace (dále jen „IP ITS“).



Obr. č. 1: Vazby obou dokumentů STR ITS 2021+ a AP ITS 2022+ na dopravní politiku, vrcholový strategický dokument vlády ČR pro sektor dopravy

Ve STR ITS 2021+ byla identifikována možná rizika implementace této strategie, přičemž jedno z nich spočívá v nekoordinovanosti rozvoje ITS mezi jednotlivými druhy dopravy a jejich hlavními nositeli, což má nepříznivé dopady na celkovou funkčnost a nákladnost rozvoje ITS a C-ITS. Jádrem AP ITS 2022+ proto představují nejen ideové záměry a projektové záměry, ale zejména nový přístup při jejich předložení, projednání, schválení a dohledu nad jejich realizací. Navržený postup posouzení není duplicitní s postupem stanoveným Směrnicí V-2/2012. Pro účely AP ITS 2022+ je postup posouzení upraven tak, aby umožňoval posuzovat dopad na rozvoj ITS a kooperativních ITS (dále jen „C-ITS“) i ve vztazích mimo resort dopravy. Za tímto účelem budou patřičně nastaveny kompetence, upraven statut

a jednací řád Koordinační rady ministra dopravy pro inteligentní dopravní systémy (dále též jen „KR-ITS“). Nový postup posuzování projektů ITS a C-ITS umožní nejen spolupráci rezortních organizací s Ministerstvem dopravy, ale i spolupráci státních úřadů a dalších subjektů zapojených do KR-ITS mezi sebou takovým způsobem, aby bylo možné komplexní projekty racionálním způsobem strategicky řídit a aby se relevantní požadavky jiných oborů než doprava nezpracovávaly dodatečně, což by zbytečně přineslo komplikace při realizaci projektů a zbytečně zvyšovalo náklady na jejich realizaci. Pokud budou výše uvedené předpoklady naplněny, bude odborná veřejnost rozumět tomu, proč je pro přípravu projektů ITS a C-ITS využíván mechanismus nastavený AP ITS 2022+.

Ambicí AP ITS 2022+ mimo jiné je, aby průběžné vyhodnocování AP ITS 2022+ bylo dostatečně kvalitním a důvěryhodným informačním zdrojem, který bude využíván při přípravě dalších relevantních vnitrostátních materiálů určených k projednání vládou ČR. Dále bude využíván při přípravě stanovisek ČR k nelegislativním iniciativám institucí EU vztahujících se k ITS a C-ITS, nebo při přípravě stanovisek ČR ke strategickým materiálům mezinárodních vládních institucí (jako např. Plán rozvoje ITS Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů EHK/OSN). AP ITS 2022+ bude také využíván při plánování a zajišťování veřejných finančních zdrojů pro realizaci projektů ITS a C-ITS (předpokládaný dopad rozvoje ITS a C-ITS veřejným sektorem na období 2021–2027 je v příloze č. 1). Pro potenciální dodavatele ITS a C-ITS bude AP ITS 2022+ představovat informační zdroj ohledně záměru, co má Ministerstvo dopravy a jím přímo řízené organizace v plánu v této oblasti rozvíjet a kam a jakým způsobem se bude s velkou pravděpodobností ubírat další rozvoj této oblasti.

Jednotlivé projekty a jejich vývoj v čase (od fáze ideového záměru přes projektový záměr až do realizace projektu a vyhodnocení přínosů z jeho realizace) budou v období 2021–2027 sledovány prostřednictvím tzv. „**informační karty projektu**“ na webovém portálu ITS knihovna (www.its-knihovna.cz). V příloze č. 3 je uveden seznam záměrů, které byly předloženy do AP ITS 2022+ a které budou tak od počátku implementace sledovány dle nového mechanismu. Správa informačních karet projektů bude umožněna oprávněným uživatelům, respektive gestorům realizace těchto projektů. Implementace projektů sledovaných IP ITS (stav do roku 2020 je uveden v příloze č. 2) postupně dobíhá a sledování jejich realizace bude dokončeno podle postupů stanovených pro minulé období. Zmíněné projekty z minulého období jsou rovněž dostupné na webovém portálu ITS knihovna. Ideové záměry, u kterých zatím nebylo dosaženo výraznějšího posunu nebo které jsou stále v přípravě, budou po konzultacích s jejich gestory přizpůsobeny novému postupu posuzování ideových záměrů a strategického řízení jejich implementace a budou přesunuty do AP ITS 2022+ ve formě informačních karet projektů.

Hlavním cílem AP ITS 2022+ je zefektivnit strategické řídicí a dohledové procesy podchycující celý životní cyklus projektů od návrhu ideového záměru, přes jeho schválení a rozpracování do formy projektového záměru oprávněným gestorem až po samotnou realizaci. Tento způsob řízení umožní účinnější alokaci finančních prostředků na projekty ITS a C-ITS v resortních organizacích Ministerstva dopravy, příp. v podnicích vlastněných či kontrolovaných Ministerstvem dopravy, a zároveň umožní přehlednější sledování vývoje přípravy a průběhu realizace jednotlivých projektů a čerpání veřejných finančních prostředků na jejich realizaci. Tento způsob zároveň umožní včas identifikovat problémy s přípravou nebo realizací těchto projektů a přijmout potřebná opatření.

1 Vymezení rozsahu ITS pro účely AP ITS 2022+ a stanovení role veřejného sektoru

Úvodem je třeba poznamenat, že neplatí zažitá zkratka, že ITS se rovná **výhradně** IT (informační technologie). Koncept ITS má mnohem širší záběr. ITS umožňují vyhledávání, shromažďování, zpřístupňování, používání a jiné zpracovávání dopravních dat a údajů, a to prostřednictvím detekčních, diagnostických, informačních a řídicích a zabezpečovacích technologií. Každý druh dopravy využívá na základě svých potřeb a požadavků různé komponenty pro realizaci systémů ITS. Pro účely vymezení, co lze považovat za ideový záměr nebo projektový záměr s dopadem na rozvoj ITS a C-ITS v ČR je dále popsáno, jaká je obecná struktura ITS a C-ITS, na jakých principech fungují, jaké jsou jejich základní funkcionality a jaké jsou jejich základní principy návrhu.

Základní prostředky ITS:

- Technické prostředky
 - Hardware a software komunikačních a informačních prostředků (IT, sítě elektronických komunikací atd.);
 - Senzory pro sběr dat;
 - Akční členy (světelná návěstidla, proměnná dopravní značení atd.);
- Prostředky pro řízení dopravních procesů
 - Řídicí algoritmy;
 - Strategie řízení;
- Organizační prostředky
 - Postupy pro zajištění provozování dopravy a scénáře pro mimořádné události (komu co oznámit a jaké kroky učinit, příp. ve spolupráci s kým).

Zařízení ITS na dopravní infrastruktuře i v dopravních prostředcích musí být navzájem interoperabilní, a to jak na národní úrovni, tak i v mezinárodním provozu. Koncový uživatel (např. řidič nebo cestující) očekává kontinuální zajištění určité dopravně-informační služby po celou dobu svojí cesty bez ohledu na místo (stát), kde se právě nachází. Tato skutečnost podtrhuje potřebu budování systémů ITS a C-ITS technicky harmonizovaným způsobem, tj. při použití mezinárodně odsouhlasených standardů.

Mezi základní – i když nikoli jediné – úkoly veřejného sektoru patří stanovení rámce pro vykonávání podnikatelských činností (legislativa, technické předpisy - normy), provádět dozor, zda se stanovená pravidla dodržují, podporovat výzkum, vývoj a inovace. Veřejný sektor ve stanovených případech vystupuje jako investor a provozovatel ITS nebo C-ITS, přičemž projekty veřejného sektoru primárně sledují veřejný zájem a nejsou připravovány jako komerční alternativa projektů sektoru soukromého. Navíc fungování, resp. poskytování některých služeb ITS nebo C-ITS vyžaduje spolupráci soukromého a veřejného sektoru. Jedná se např. o situaci, kdy na zařízeních, které vybudoval a provozuje veřejný sektor, může soukromý sektor v oblasti poskytovaných služeb dále stavět a poskytovat různé komerční (i nekomerční) služby. Z tohoto důvodu je zapotřebí vymezit odpovídající rozhraní mezi soukromým a veřejným sektorem pro zajištění celého řetězce služeb ITS nebo C-ITS, a to po stránce jak technické, tak organizační (procesní).

U některých systémů a služeb ITS nebo C-ITS existuje obchodní model, u kterého nelze přínos přímo finančně vyjádřit. Ekonomické náklady na výstavbu a provoz jsou u těchto systémů vyváženy socioekonomickými i environmentálními přínosy, tj. snižování vzniku dopravních nehod, snižování vzniku rizika škod na zdraví, snižování vzniku emisí skleníkových plynů, zdraví škodlivých imisí, zvyšování atraktivity veřejné osobní dopravy, nebo tyto systémy mají jiný celospolečenský přínos, jako např. zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků dopravního provozu a podpora samostatného a bezpečného pohybu osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace. Zranitelní

účastníci dopravního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace včetně seniorů, dětí, žen a rodičů s kočárky, osob pečujících o děti do 3 let věku nebo osob závislých na pomoci jiné fyzické osoby a osob se zdravotním znevýhodněním, budou více chráněni.

Výstavbu a provoz systémů ITS nebo C-ITS bez očekávaného přímého finančního zisku v drtivé většině případů iniciuje veřejný sektor formou projektů realizovaných prostřednictvím veřejných zakázek a veřejných dotačních programů. Významným impulsem pro implementaci těchto systémů ze strany soukromého sektoru, zejména výrobců vozidel a dopravců, jsou předvídatelné právní prostředí a vhodné stanovení pravidel pro jejich zavádění.

V minulosti byly systémy ITS budovány odděleně a v některých případech jako uzavřené (např. systémy železniční zabezpečovací techniky a železniční informační systémy). I když zde uvedený příklad měl pro svoji „uzavřenost“ dobrý důvod, neboť v tomto případě hovoříme o možném ohrožení zdraví a životů cestujících, s příchodem nových technologií dochází k propojování informačních systémů a komunikaci s externími systémy. Tento trend, i přes určitou výlučnost a specifičnost dat o dopravě, je podporován snahou publikovat otevřená data veřejného sektoru v co největší možné míře.

Rovněž je nicméně nutné říci, že není možné propojovat mezi jednotlivými druhy dopravy všechny činnosti týkající se rozvoje ITS a C-ITS, protože každý druh dopravy má svoje specifické provozní postupy a organizaci technologického procesu přepravy osob nebo věcí. S ohledem na výše uvedené by měl každý gestor být schopen posoudit, zda jejich ideový nebo projektový záměr naplňuje výše uvedené vymezení ITS a C-ITS a zda je tedy nutné daný záměr předložit KR-ITS k jeho posouzení.

2 Návaznost na STR ITS 2021+

Základní strategií týkající se využití ITS a C-ITS určuje vládou schválená „Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do roku 2050“. Tato strategie stanovuje vizi výsledného (ideálního) stavu fungování ITS a na tomto základě navrhuje návazná opatření, která jsou nezbytná, aby došlo k postupnému zlepšení stávajícího stavu, a to nejen z technického, ale i organizačního hlediska pro zlepšení vzájemné provázanosti jednotlivých druhů dopravy.

V rámci STR ITS 2021+ je stanoveno 7 hlavních strategických cílů a je navrženo 16 opatření, jejichž vzájemné návaznosti a provázanosti jsou uspořádány do 4 oblastí/množin. Každé opatření je popsáno tak, aby bylo zřejmé, v čem spočívá, k čemu přispívá a jakým směrem je potřeba směřovat další úsilí v oblasti rozvoje ITS a C-ITS.

STRATEGICKÉ CÍLE



Obr. č. 2: Strategické cíle STR ITS 2021+

| Znalostní společnost a Digitální ekonomika | |
|---|---|
| A | <p>A01 Využití otevřených dat poskytovaných z ITS pro elektronické služby institucí veřejné správy</p> <p>A02 Zavádění ITS pro zvyšování účinnosti služeb nákladní dopravy a logistiky</p> <p>A03 ITS jako informační zdroj pro kvalitní strategické plánování</p> <p>A04 Využití poznatků výzkumu a vývoje a aplikace technických standardů v součinnosti s praxí jako východisko budování ITS</p> <p>A05 ITS jako součást vytváření vhodných podmínek pro budování a provoz nových inovativních řešení udržitelné mobility</p> |
| Koordinace různých druhů dopravy na základě kvalitních a funkčních informačních služeb | |
| B | <p>B06 Dostupnost a přístupnost včasných, relevantních a spolehlivých informací o dopravním provozu a o cestování</p> <p>B07 Aktivní organizování a řízení dopravních proudů pro zvýšení jejich plynulosti a bezpečnosti</p> <p>B08 ITS jako nástroj pro řešení smart mobility a logistiky včetně mikromobility a city logistiky</p> |
| Provázanost a integrace dopravních systémů prostřednictvím ITS | |
| C | <p>C09 Systémový přístup a aplikace technických norem a standardů pro zajištění interoperability ITS</p> <p>C10 Zvýšení odolnosti dopravního systému před rizikovými vlivy a mimořádnostmi</p> <p>C11 Komunikace a osvěta ITS vůči veřejné správě a široké veřejnosti</p> |
| Digitální vrstva dopravní infrastruktury | |
| D | <p>D12 Kvalitní a včasné informace o dopravě a mobilitě pro rychlé a správné rozhodování</p> <p>D13 Robustní a kvalitní digitální datová základna dopravní infrastruktury</p> <p>D14 Vhodné, dostatečné dimenzované a kvalitní sítě elektronických komunikací pro služby ITS</p> <p>D15 Zajištění kybernetické bezpečnosti</p> <p>D16 Ochrana osobních údajů, obchodního tajemství a soukromí uživatelů</p> |

Obr. č. 3: Opatření STR ITS 2021+

Předpokladem úspěšné implementace STR ITS 2021+ je plnění opatření vedoucích k naplnění jejich cílů. Z tohoto důvodu musí ideové záměry naplňovat cíle a opatření stanovená STR 2021+. Struktura a popis položek ideového a projektového záměru jsou uvedeny v příloze č. 4.

Mezi projektové záměry projektu ITS nebo C-ITS mohou být kromě investičních projektů, jejichž cílem je zavedení ITS nebo C-ITS do reálného provozu, také rezortní koncepce, které do potřebné míry detailu a potřeb příslušné resortní organizace rozpracovávají rámcovým způsobem opatření stanovená v nadřazeném strategickém dokumentu. Okruh problémů, které je třeba postupem času řešit, je širší. Patří do něj technicko-organizační otázky, nastavení a rozvoj procesů s ohledem na vývojové trendy, aktualizace právních předpisů a technických norem apod.

3 Rámec pro podporu zavádění nových inovativních řešení v dopravě

Není třeba zdůrazňovat, že pro rozvoj dopravy jsou klíčová inovativní řešení. Technologický rozvoj podporuje strategický posun z prosté výstavby dopravní infrastruktury směrem k provozování dopravních sítí a k organizování/řízení procesu přemísťování osob a věcí na těchto sítích. Dopravní sítě netvoří jen fyzická infrastruktura, ale také služby, které jsou na ní poskytovány. Nástrojem pro poskytování kvalitních dopravních informačních služeb jsou inteligentní dopravní systémy (ITS), které zahrnují provozní postupy (organizační aspekty), systémy a zařízení (technické vybavení), jež se zavádí pro vyšší kapacitu dopravní cesty, ekonomickou efektivnost, bezpečnost, řízení a ovlivňování provozu, snižování energetické náročnosti, optimalizaci dopravních a přepravních procesů, eliminaci škodlivých vlivů na zdraví a životní prostředí. Do ostrého provozu již začínají být jejich zaváděny kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS). Systémy C-ITS jsou založené na komunikaci (obousměrné výměně dat) týkající se aktuální situace v dopravním provozu - zejména takové, která může zapříčinit ohrožení dalšího účastníka dopravního provozu nebo být příčinou dopravní nehody. Datová komunikace probíhá zabezpečeným způsobem jak mezi samotnými vozidly, tak také mezi vozidly a zařízeními na dopravní infrastruktuře.

Nová, technicky složitá a z hlediska pracovních a provozních postupů zcela nová řešení není možné do ostrého provozu zavádět ze dne na den. Nejprve je třeba analyzovat nové řešení, v reálném prostředí ověřit jeho účinnost, porovnat ho s již používanými řešeními a na závěr zhodnotit přínos nového řešení a navrhnout kroky k realizaci řešení a jeho úspěšnému uvedení do provozu. V drtivé části případů není možné nahodile zavádět výlučně jednorázová řešení. Řešení zaměřená na rozvoj ITS a C-ITS musí být navržena tak, aby umožňovala vzájemnou provázanost (je-li to žádoucí a technicky možné) prostřednictvím cíleného dlouhodobého plánování.

Resortní organizace Ministerstva dopravy a Ministerstvem dopravy vlastněné či kontrolované podniky z výše uvedeného důvodu musí vytvářet strategie, resp. rozpracovávat cíle stanovené v nadřazených strategických dokumentech schválených vládou, do podmínek dané resortní organizace nebo podniku. Na druhou stranu také poskytují Ministerstvu dopravy zpětnou vazbu při zpracování nadřazené koncepce ITS nebo C-ITS zahrnující jak národní, tak mezinárodní souvislosti.



Obr. č. 4: Cyklus zavádění inovativních řešení v dopravě

Pro zavádění inovací je v tomto kontextu zapotřebí:

- Vytvoření prostředí pro spolupráci s dotčenými subjekty (platforma pro sdílení znalostí a zkušeností s cílem neustále zlepšovat ITS a C-ITS, kterou je KR-ITS);
- Podpora projektů dopravního výzkumu;
- Přenos znalostí z projektů dopravního výzkumu mezi příslušné pracovníky resortních organizací a sdílení dobrých zkušeností i nezdařených postupů při jejich řešení;
- Vytváření koncepcí a strategických dokumentů, které rozpracovávají nadřazené koncepce do podmínek resortních organizací při respektování dopravních požadavků a požadavků z praxe;
- Rozdělení kompetencí a určení klíčových procesů v rámci jednotlivých resortních organizací;
- Mezinárodní spolupráce (inspirace ze zahraničních strategických dokumentů, zahraničních zkušeností, aktivní účast v mezinárodních projektech);

- Vzdělávání odborných zaměstnanců (účasti na veletrzích, semináře, stáže, zapojení do evropských projektů apod.).

Velmi důležitá je mezinárodní spolupráce a v rámci ní pak zejména problematika testování harmonizovaných prototypů výrobků (tvořící ITS a C-ITS řešení) nebo rozsáhlých přeshraničních ITS a C-ITS systémů s cílem odzkoušet jejich očekávanou funkčnost v reálném prostředí a zajištění přeshraniční interoperability. V těchto případech je poptávaný výrobek (systém apod.) ve stádiu, kdy byl dokončen úvodní výzkum problematiky (analytická, koncepční a definiční fáze) a výsledky výzkumu se mají reálně otestovat pomocí prototypů v reálném prostředí (v praxi) tak, aby byla buďto potvrzena správnost navržených technických parametrů nebo byly výrobky na základě tohoto praktického odzkoušení ještě modifikovány a dále testovány. Z tohoto důvodu je třeba podporovat zapojení subjektů z ČR do evropských (pilotních/testovacích) projektů.

V rámci Evropské unie se příprava jednotlivých projektů projednává dlouho dopředu, kdy se primárně hledá společné řešení. Pokud se vyskytne v EU takováto příležitost, je zapotřebí ji využít. Projekt (pilotní projekt) se vytváří, pokud jde o novou, obsahově rozsáhlejší oblast, která ještě není legislativně zpracována.

V případě formování evropských nebo mezinárodních konsorcií ministerstev dopravy, správců silniční nebo železniční sítě apod. má ČR (jako jakýkoli jiný stát) možnost „být od začátku u toho“ a do takového projektu se zapojit. Projekty podporují vlastní investiční akce, studijní práce a pilotní projekty, u kterých je sice dokončeno stádium výzkumu-vývoje, ale vlastní použití technologie musí být teprve prověřeno v praxi. Tato ověřovací etapa umožní doladění řešení tak, aby co nejlépe vyhovovalo potřebám uživatelů včetně osob se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace. V případě projektů EU jsou vzaty v úvahu potřeby a požadavky na technické i organizační řešení, které bývají v jednotlivých zemích projektu různé. Navržené řešení má za cíl zajistit, aby řešený systém mohl být nasazován jako mezinárodně technicky i organizačně propojitelný. Výsledky jsou pak postupovány Evropské komisi, která je využívá při přípravě dokumentů legislativní a nelegislativní povahy.

Pokud se ČR do výše uvedeného typu projektu nezapojí, nemá možnost navrhnout řešení, která by vyhovovala podmínkám, potřebám a možnostem naší země. Pokud je výsledek řešení zohledněn v návrzích právních předpisů EU, i když ve formě principů, bývá velmi obtížné na oficiálních jednáních institucí EU zásadně měnit navržený směr vývoje.

4 Závěr

Rozvoj ITS a C-ITS v České republice probíhá ve všech druzích dopravy, na všech úrovních státní správy a je v různém stupni rozvoje. Vzhledem k tomu, že v současné době se stále více prolíná využití IT technologií a systémů, zvláště využití dat z těchto systémů, a to nejen mezi různými druhy dopravy, ale také v různých hospodářských oblastech, vymezuje tento dokument v kapitole 1 systémy ITS a C-ITS.

Takto komplexní rozvoj ITS a C-ITS musí být koordinovaný, efektivní, harmonizovaný a musí vést k naplňování cílů a opatření STR ITS 2021+. Proto AP ITS 2022+ stanovuje nový postup pro posuzování ideových a projektových záměrů zaměřených na rozvoj ITS a C-ITS realizovaných jak Ministerstvem dopravy, jím přímo řízených organizací anebo jím vlastněných či kontrolovaných podnicích (gestoři), tak za spolupráce dalších ústředních orgánů státní správy a dalších subjektů zapojených do KR-ITS. V dokumentu navržený postup má zamezit nekoordinovanému rozvoji ITS a C-ITS v ČR, přispívat k postupnému naplňování cílů a opatření STR ITS 2021+ a přispívat k průběžnému vyhodnocování tohoto plnění (v kapitole 2 je uvedena návaznost AP ITS 2022+ na STR ITS 2021+). K tomuto účelu bude patřičně upraven statut a jednací řád KR-ITS, která bude nově posuzovat obsah a zaměření ideových a projektových záměrů.

Nový postup projednávání projektů ITS a C-ITS zajistí, aby byl sledován postup realizace přípravy i vlastní implementace projektů, včetně zdůvodnění zpoždění realizace oproti původnímu plánu, a dále zajistí, aby byly sledovány ukazatele KPI pro měření úspěšnosti naplňování cílů a opatření STR ITS 2021+, jakož i celospolečenských cílů. K dispozici budou také informace o finančních prostředcích vynaložených na přípravu a realizaci jednotlivých projektů. Požadované informace o příslušném projektu, ať už ve fázi ideového nebo projektového záměru, budou prostřednictvím nástroje webového portálu „ITS knihovna“ na základě příslušné úrovně oprávnění vkládat jednotliví gestoři projektů, a to včetně informací o přínosu projektu pro bezpečnost zranitelných účastníků dopravního provozu a podpory samostatného a bezpečného pohybu osob se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace. Členové KR-ITS s příslušným uživatelským oprávněním pak budou mít přístup k uvedeným informacím a údajům. Zmíněné informace budou jako referenční dále využívány v souvisejících plánovacích a rozhodovacích procesech dalšího rozvoje ITS a C-ITS a tyto informace budou využívány při přípravě relevantních strategických dokumentů resortu dopravy i na úrovni vlády. Poté, co bude na úrovni státu zmíněný systém o projektech ITS a C-ITS uveden do provozu, bude možné v rámci webového portálu „ITS knihovna“ vytvořit část pro projekty krajů a měst, kterým bude nabídnuta možnost zapojení se do webového portálu „ITS knihovna“ na dobrovolné bázi. Laická i odborná veřejnost bude mít možnost ve veřejné části „ITS knihovny“ aktuální informace o rozvoji ITS a C-ITS.

V současnosti není k dispozici v takto ucelené podobě postup zpracování a následného zveřejnění uvedených informací, což je jedním z cílů AP ITS 2022+. V budoucnu tak bude představovat zdroj s garantovanými informacemi o projektech ITS a C-ITS, jejich rozsahu, postupu realizace, výši finančních nákladů i společenských dopadech.

V kapitole 3 poskytuje AP ITS 2022+ přehled zásadních principů návrhu a realizace ITS a C-ITS projektů, které by měl gestor ve všech fázích životního cyklu dodržovat, tak aby jejich realizace byla efektivní a naplňovala potřeby uživatele, ale i provozovatele systémů ITS a C-ITS.

V porovnání s předchozím obdobím 2014-2020 se tak dopravně-politické strategické řízení rozvoje ITS a C-ITS posouvá na novou úroveň, která snižuje riziko nekoordinovanosti rozvoje uvedených systémů, zajistí, že do projektů budou včas zahrnuty požadavky na ITS a C-ITS obsažené v právních předpisech EU do podmínek v ČR a v neposlední řadě AP ITS 2022+ přispěje - v porovnání s postupy definovanými předchozími Implementačními plány rozvoje ITS - ke snížení velmi vysoké administrativní zátěže při vyhodnocování stavu naplňování cílů a opatření STR ITS 2021+.